LA STAMPA TORINO CRONACA

Data 13-04-2008
Pagina 63
Foglio 1

SALVATORE GIANNELLA

Da Venaria alla Thyssen

Pubblichiamo alcuni passi «torinesi» del libro «Voglia di cambiare» edito da «Chiarelettere»

Due uscite autostradali, due Italie opposte

Al ritorno in Italia dopo le varie tappe nella «meglio Europa», il mestiere di cronista mi chiama a fare un'ulteriore sosta in casa nostra: da Milano alla tangenziale Nord di Torino.

Direte voi: che c'entra la meglio Europa con la tangenziale Nord di Torino? C'entra, c'entra. E per un aspetto molto singolare.

Lì, a me che arrivavo da Milano in auto dopo il viaggio in Europa, si sono presentati uno dietro l'altro, nel giro di appena un chilometro, due svincoli per entrare in città: la prima uscita porta il nome di Venarìa (con l'accento sulla i), la seconda ti incanala nel corso Regina Margherita, per i torinesi il familiare e centrale «corso Regina». Quelle due uscite, che ho imboccato nell'autunno 2007 a distanza di un mese per andare a ricostruire due vicende, sono metaforicamente le due uscite davanti alle quali ci troviamo oggi tutti noi.

La prima uscita, quella di Venaria Reale, porta diritto diritto alla reggia restaurata, un'impresa titanica che può essere presa a emblema dell'Italia della buona politica (perché anche da noi qualche buon esempio di livello europeo ovviamente non manca); lo svincolo successivo conduce all'acciaieria ThyssenKrupp, clamorosamente balzata alla cronaca nel dicembre scorso per il tragico rogo che ha ucciso sette operai e che è diventata il sinistro simbolo della mancanza di sicurezza delle nostre fabbriche e dei nostri cantieri: altro che società civile, questa è una realtà da arretratissimo Terzo Mondo.

Due uscite (Venaria e corso Regina), due Italie, due modi di fare le cose, farle bene e farle male.

Venaria: dallo sterco dei pipistrelli alla reggia restaurata

C'era uno strato di escrementi di pipistrelli spesso diversi centimetri sul pavimento della galleria grande di Diana, il cuore di quella che un tempo fu la reggia della millenaria dinastia Savoia. Era il 1996 e i visitatori che si affacciarono nella galleria grande, guidati dallo storico Gianni Oliva (poi assessore alla Cultura della Regione Piemonte), non riuscirono a trattenere una smorfia di desolazione e disgusto. Dieci anni dopo la reggia è tornata a essere la luminosa Versailles italiana, grazie a un restauro sapiente, una vera e propria impresa titanica durata otto anni (è stata inaugurata il 13 ottobre 2007). Un tempo uno dei più significativi esempi di architettura barocca internazionale, questa nuova «fabbrica della cultura» cambia il volto di una regione e capovolge il destino di una città (Venaria, quarantamila abitanti alle porte di Torino) che entra così nella ribalta europea risalendo dai fondi dell'oblio quando veniva ricordata solo per i tanfi della Snia Viscosa.

Li cambia in positivo a tal punto da spingere Gian Antonio Stella a mettere nero su bianco queste parole: «Santa Politica a Venaria ha fatto un miracolo. E allora viva Romano Prodi e viva Silvio Berlusconi, viva Enzo Ghigo e viva Mercedes Bresso e viva Walter Veltroni e Giuliano Urbani e Francesco Rutelli e Carlo Azeglio Ciampi e Sergio Chiamparino e i sindaci Lino Alessi, Giuseppe Catania e Nicola Pollari e insomma viva la destra e viva la sinistra».

E viva coloro che si sono succeduti in questi anni di lavoro: soprintendenti e direttori, funzionari, architetti dai nomi illustri come Gae Aulenti, restauratori come la famiglia Nicola di Aramengo (Asti) e artigiani di qualità fino al volontari e ai «lavoratori ignoti», uno per tutti il signor Felice Cimadoro che fino all'ultima notte prima dell'inaugurazione ufficiale, nell'autunno 2007, ho visto piantare i ciottoli sulla piazza della Repubblica su cui, ironia della sorte, si affaccia il monumento simbolo della famiglia reale dei Savoia.

La ThyssenKrupp e la tragedia delle morti bianche

Torniamo sulla tangenziale Nord di Torino: la seconda uscita dopo Venaria, quella di corso Regina Margherita, l'ho imboccata un mese dopo, nel primo fine settimana di dicembre 2007, per una testimonianza questa volta di tutt'altro tenore rispetto al restauro della vicina reggia. Perché lo svincolo di corso Regina mi ha portato alla più grave delle emergenze nazionali, a uno dei tanti fronti irrisolti che angosciano gli italiani.

Su corso Regina si affaccia lo stabilimento ThyssenKrupp, una multinazionale dagli utili formidabili. La mattina di martedì 4 dicembre una stringata nota di agenzia di stampa informava che il gruppo siderurgico tedesco chiudeva l'esercizio fiscale 2006-07 con utili in crescita del 29 per cento rispetto all'anno precedente. L'utile prima delle tasse: tre miliardi e trecento milioni di euro. «I buoni risultati - concludeva la nota - hanno spinto il management della ThyssenKrupp a proporre un incremento dei dividendi del 30 per cento, da 1 euro a 1,30 euro per azione».

Poche ore dopo queste trionfali righe, la notte tra il 5 e 6 dicembre, in uno stabilimento proprio della ThyssenKrupp sette operai hanno trovato la morte investiti da fuoco e olio bollente, in un rogo che ricorda le atrocità di un barbaro medioevo. In due giorni, due volti dell'industria: la crescita dei profitti, la morte degli operai.

La copertina del libro